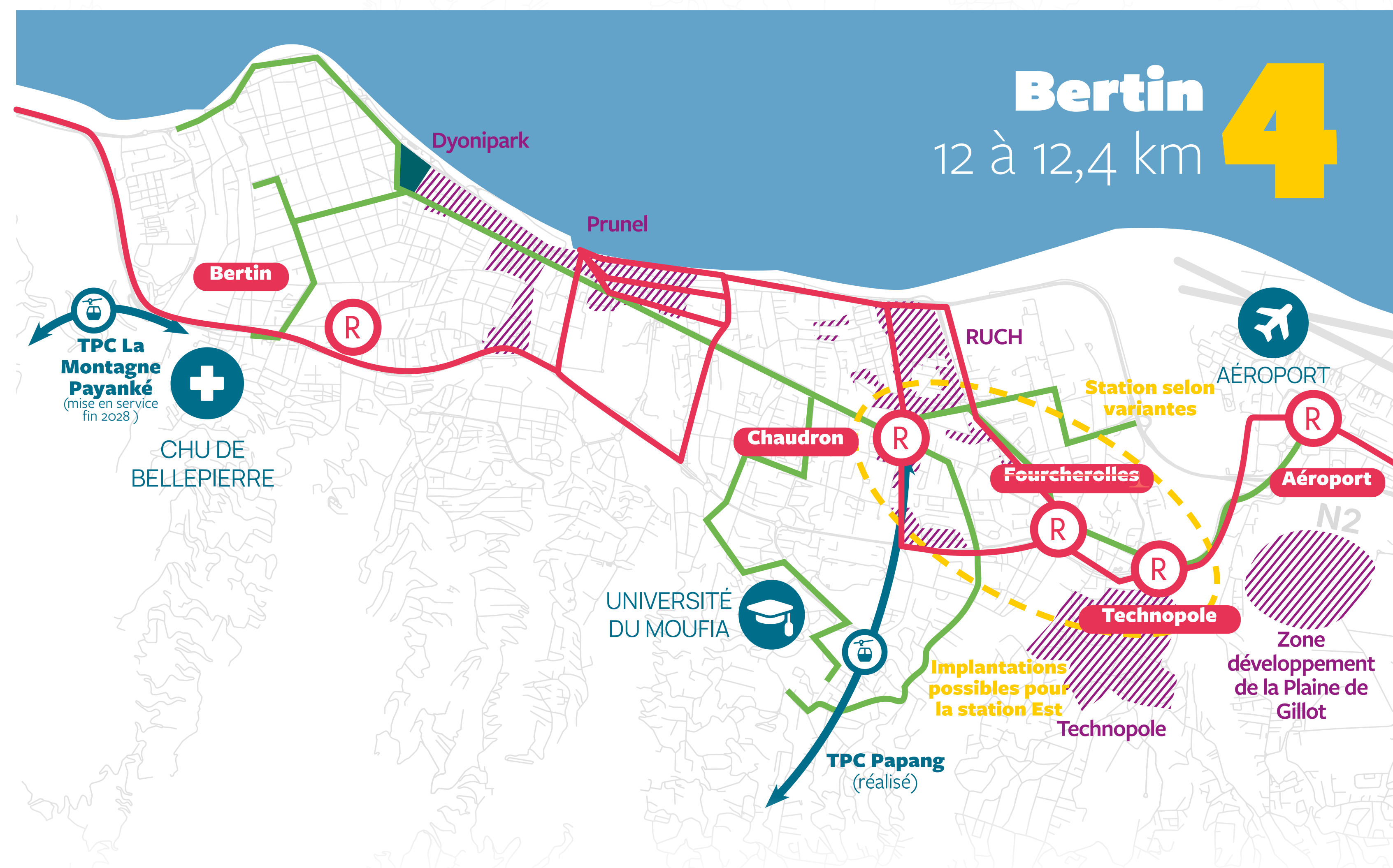
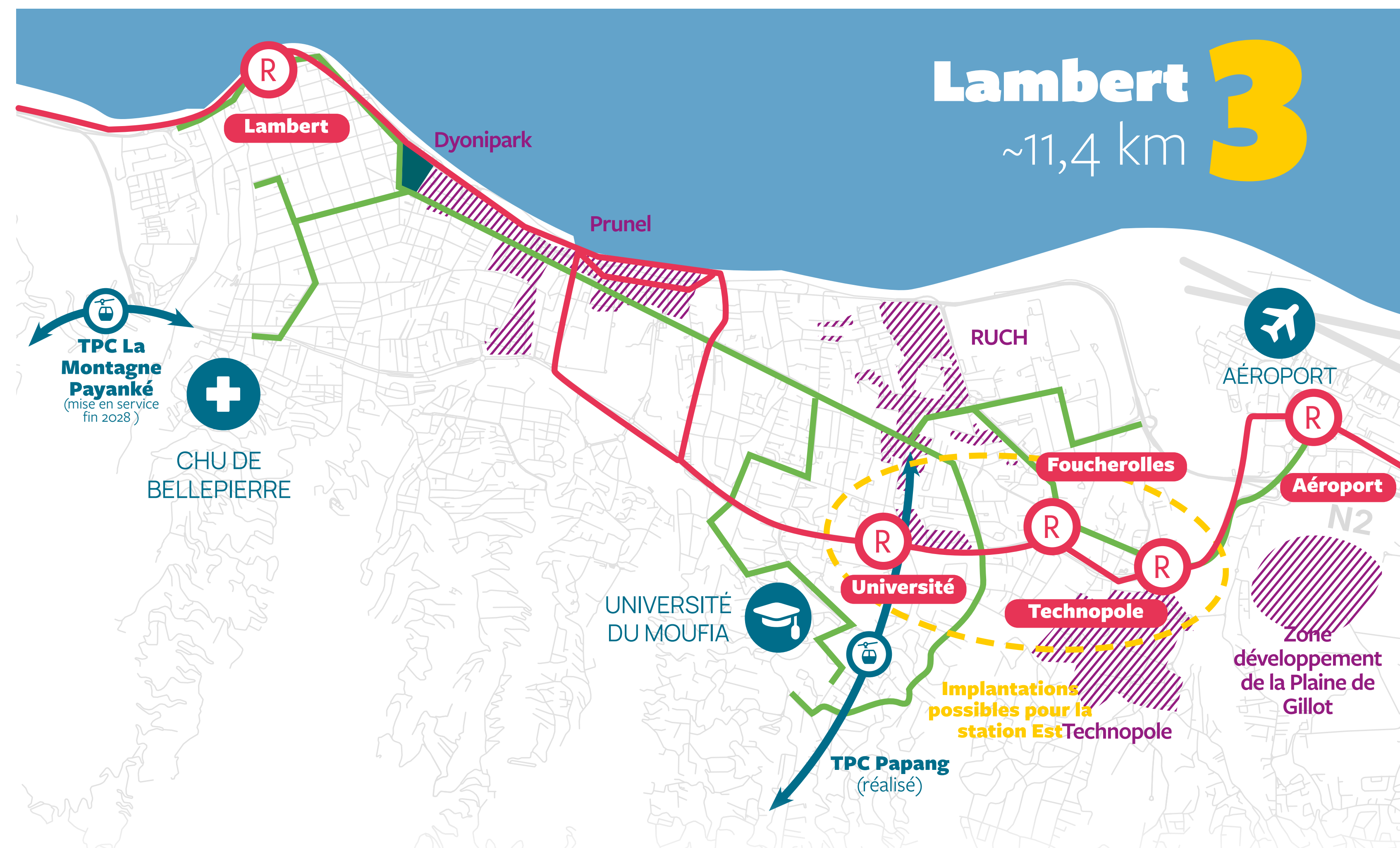


RE
RÉUNION
EXPRESS

REGION RÉUNION
www.regionreunion.com



Deux stations sont envisagées à Saint-Denis :

- à l'Ouest, deux implantations sont possibles au niveau de la station Lambert ou au pied de l'hôpital Bellepierre ;
- à l'Est, plusieurs implantations sont envisagées et déclinées dans chaque variante (Technopole, Foucherolles, Université ou Chaudron).

-  Variantes du tracé du Réunion Express
-  Stations du Réunion Express
-  Projets d'aménagement urbain
-  Lignes fortes du projet de Bus à Haut Niveau de Services BAOBAB
-  À l'est de Saint-Denis, plusieurs scénarios d'implantation de station étudiés selon les variantes de tracé

Source :
Dossier du Maître d'Ouvrage
(DMO), p. 96-99.



Les variantes de tracé à Saint-Denis : quelles principales caractéristiques ?



CRITÈRES/ VARIANTES	TRACÉ	TRACÉ LITTORAL		TRACÉ MIXTE	TRACÉ MIXTE VIA LA STATION BERTIN	
	Via le Boulevard Sud	Via le Boulevard du Chaudron	Via la centralité du Chaudron	Via la station Lambert	Via le Boulevard du Chaudron	Via la centralité du Chaudron
CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES	- Longueur : 10,8 km - Aucun viaduc 2 stations : Bertin et Université* *L'analyse de la variante 1 est réalisée uniquement avec la station Université considérant l'enjeu prioritaire de se connecter avec Papang	- Longueur : 11,2 à 11,6 km - Part importante de viaduc (44%) 2 stations : Lambert et Technopole (ou Foucherolles)	- Longueur : 11,2 à 11,6 km - Part importante de viaduc (44%) 2 stations : Lambert et Chaudron	- Longueur : 11,4 km - Part importante de viaduc (35 à 45%) 2 stations : Lambert et Université* *L'analyse de la variante 1 est réalisée uniquement avec la station Université considérant l'enjeu prioritaire de se connecter avec Papang	- Longueur : 12 à 12,4 km - Part en viaduc modérée (20%) 2 stations : Bertin et Technopole (ou Foucherolles)	- Longueur : 12 à 12,4 km - Part en viaduc modérée (20%) 2 stations : Bertin et Chaudron
PERFORMANCES DU RÉSEAU	- Temps de parcours : 14-15min, en l'absence de viaduc - Vitesse commerciale : 44,4 km/h	- Temps de parcours : 12min, en raison de nombreux viaducs - Vitesse commerciale : 56,2 km/h	- Temps de parcours : 12-13min, en raison de nombreux viaducs - Vitesse commerciale : 54,4 km/h	- Temps de parcours : 13-14min, en raison de nombreux viaducs - Vitesse commerciale : 50,2 km/h	- Temps de parcours : 15min - Vitesse commerciale : 48,2 km/h	- Temps de parcours : 16 min - Vitesse commerciale : 47 km/h
DESSERTE DU TERRITOIRE ET INTERMODALITÉ	- Trafic : ~100 000 voy./jour sur l'ensemble de la ligne - Population < 500m : ~10 600 habitants - Emplois < 500m : ~15 900	- Trafic : inférieur à la variante 1 - Population < 500m : ~4 000 habitants - Emplois < 500m : ~4 400	- Trafic : inférieur à la variante 1 - Population < 500m : ~9 500 habitants - Emplois < 500m : ~1 800	- Trafic : inférieur à la variante 1 - Population < 500m : ~8 700 habitants - Emplois < 500m : ~6 300	- Trafic : légèrement inférieur à la variante 1 - Population < 500m : ~6 000 habitants - Emplois < 500m : ~14 000	- Trafic : équivalent à la variante 1 - Population < 500m : ~11 400 habitants - Emplois < 500m : ~11 400
	Une très bonne desserte des centralités dionysiennes et des principaux équipements (CHU, université, administrations)	Une couverture moins performante que pour la variante 1 et un impact significatif sur le trafic voyageur	Une couverture moins performante que pour la variante 1 et un impact significatif sur le trafic voyageur	Une couverture moins performante que pour la variante 1 et un impact significatif sur le trafic voyageur	Une couverture moins performante que pour la variante 1 sans impact significatif sur le trafic voyageur	Une très bonne desserte des centralités dionysiennes et des principaux équipements (CHU, université, administrations)
	Les variantes assurent toutes une connexion avec le réseau de bus existant et en projet (les lignes structurantes du projet Baobab et le réseau de bus secondaire), permettant une bonne articulation des modes de transport. S'agissant des transports par câble Papang (existant) et Payanké (en projet), seules les variantes 1 et 3 peuvent permettre de desservir les deux			Les variantes assurent toutes une connexion avec le réseau de bus existant et en projet (les lignes structurantes du projet Baobab et le réseau de bus secondaire), permettant une bonne articulation des modes de transport. S'agissant des transports par câble Papang (existant) et Payanké (en projet), seules les variantes 1 et 3 peuvent permettre de desservir les deux		
CARACTÉRISTIQUES D'INSERTION	- Une insertion pouvant se faire essentiellement au sol - Des contraintes localisées (rivière Saint-Denis, secteur > 8% de pente, tranchée couverte Mazagran-Doret)	- Une insertion largement en viaduc (environ 5km sur 11,2km) - Des contraintes fortes sur le littoral		- Une insertion mixte (4 km de viaduc) - Des contraintes en zone urbaine dense et en interface littorale	- Une insertion mixte à dominante urbaine (2,5 km de viaduc) - Des contraintes liées aux transitions entre les zones urbaines et littorales	
ENJEUX LIÉS AUX EMPRISES FONCIÈRES	Des emprises foncières potentielles sur les secteurs de la rue Tessan (avec emprises possibles sur des zones bâties) et de la rue du Père Lafosse	Des emprises foncières potentielles sur le Boulevard du Chaudron (RN102)	Des emprises foncières potentielles sur les avenues Hyppolyte Foucque et Georges Pompidou et le secteur de la rue du Père Lafosse	Des emprises foncières potentielles sur les secteurs de la rue Tessan (avec emprises possibles sur des zones bâties) et de la rue du Père Lafosse	Des emprises foncières potentielles sur le Boulevard du Chaudron (RN102)	Des emprises foncières potentielles sur les avenues Hyppolyte Foucque et Georges Pompidou et le secteur de la rue du Père Lafosse
ENJEUX RÉGLEMENTAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX	- Peu d'enjeux environnementaux majeurs - Des contraintes limitées liées au milieu naturel	- Exposition directe au littoral - Plus de 2 km concernés par le recul du trait de côte - Plus de 5 km concernés par le risque de submersion marine		- Exposition directe au littoral - Plus de 2 km concernés par le recul du trait de côte - Plus de 2 km concernés par le risque de submersion marine	- Exposition limitée aux zones littorales - Plus de 2 km concernés par le risque de submersion marine	
NIVEAU D'INVESTISSEMENT	- Investissement : ~435 M€ - Fonctionnement (hors GER*) : ~6,3 M€/an *Gros Entretien Renouvellement	- Investissement : ~675 M€ - Fonctionnement (hors GER) : ~7,2 M€/an	- Investissement : ~700 M€ - Fonctionnement (hors GER) : ~7,5 M€/an	- Investissement : ~675 M€ - Fonctionnement (hors GER) : ~7,4 M€/an	- Investissement : ~ 585 M€ - Fonctionnement (hors GER) : ~7,1 M€/an	- Investissement : ~ 610 M€ - Fonctionnement (hors GER) : ~7,3 M€/an
DÉLAIS DE RÉALISATION	Des risques techniques globalement maîtrisés (une insertion majoritairement au sol, peu d'ouvrage)	Des risques impactant la maîtrise du calendrier (des viaducs importants et des contraintes littorales)		Des risques impactant la maîtrise du calendrier (des viaducs importants et des contraintes littorales)	Des risques impactant la maîtrise du calendrier, toutefois moindres que pour les variantes 2 et 3 (portions en viaduc et contraintes littorales limitées)	

VARIANTE 1 VIA BOULEVARD SUD

LES +

- Conditions techniques favorables en s'appuyant sur des infrastructures existantes (RN6) ;
- des contraintes environnementales et foncières maîtrisées ;
- une bonne desserte des centralités urbaines.

LES -

- Des coûts d'investissement et d'exploitation plus élevés ;
- des temps de parcours légèrement plus élevés ;
- des franchissements contraignants (Rivière Saint-Denis).

VARIANTES 2 ET 3

LES +

- Temps de parcours optimisés.

LES -

- Enjeux environnementaux majeurs risques de submersion marine, recul du trait de côte et vulnérabilité accrue au changement climatique ;
- recours à des ouvrages en viaduc de grande longueur avec une complexité technique.

VARIANTE 4 CORRIDOR MIXTE VIA BERTIN - DECLINE SELON LES OPTIONS DE STATIONS AU CHAUDRON OU TECHNOPOLE

LES +

- Compromis équilibré entre performance, desserte, et intermodalité ;
- combine une bonne couverture des secteurs urbains et économiques.

LES -

- Des temps de parcours et des coûts plus élevés que pour la variante 1.

Ainsi, les différences de performance entre variantes restent relativement limitées à l'échelle du projet. Chaque corridor présenterait des avantages et des contraintes spécifiques selon les critères considérés. Les choix relèvent donc d'un équilibre à trouver entre desserte du territoire, conditions d'insertion, coûts pour la collectivité et prise en compte des enjeux environnementaux et climatiques.

Des variantes confrontées aux risques littoraux et au recul du trait de côte

Certaines variantes du bassin Nord (2,3 et 4) traversent des secteurs particulièrement exposés aux risques littoraux, notamment au recul du trait de côte* ainsi qu'aux risques de submersion marine lors d'épisodes cycloniques ou de fortes houles.

Ces enjeux entraînent une complexité réglementaire plus importante ainsi que des délais d'instruction potentiellement plus longs pour certaines variantes du projet.

** Phénomène d'érosion entraînant un déplacement progressif du littoral vers l'intérieur des terres.*